

Pour ailleurs, il est également possible de recourir à des aménagements de voirie tel que des chicanes, des écluses ou encore des couloirs de surélévation de la chaussée comme des coussins et des plateaux pour modérer la vitesse. Cependant les chicanes et les écluses sont plus adaptées aux axes d'agglomération.

## II Aménagement des grands axes et entrée d'agglomération

### 1) Grands axes

Dans les grands axes de la ville, tels que les boulevards, il n'est pas question de réduire la vitesse qui est limitée à 50 km/h ou 70 sur certains secteurs mais de sécuriser les cyclistes.

Pour cela, il faut envisager la création de pistes cyclables. Quand la largeur de la voirie le permet, plusieurs pistes sont envisageables: pistes unidirectionnelles, piste bidirectionnelle, pistes à hauteur de trottoir, pistes intercalées entre trottoir et stationnement.

Lors de la réflexion sur la création de pistes cyclables, des points de vigilance doivent être apportés aux niveaux notamment des carrefours à feu et de traversées de voies prioritaires.

### 2) Aménagement des entrées d'agglomération

Pour réduire la vitesse en entrée d'agglomération il est possible d'aménager des chicanes ou des écluses. Elles contribuent à réduire la vitesse en créant un décalage de l'axe de la chaussée.

Cependant, il faudra être attentif sur la prévention de cet obstacle, aussi bien en terme de signalisation qu'en terme d'éclairage.

Outre l'amélioration de la sécurité des usagers, la mise en place d'aménagements pour modérer la vitesse participe

## FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE INTERREGION EST

Intitulé du concours  
ou de l'examen :

Technicien Principal de 2<sup>e</sup> classe

CONCOURS  (1) Interne  (1)

Externe  (1)

EXAMEN  (1) Troisième concours  (1)

(1) Cocher la case correspondante

ouvert le 15/04/2021 à Vandœuvre  
à 8h30

Epreuve de Etude de cas

Spécialité et/ou option : Réseaux, voirie et infrastructures  
(le cas échéant uniquement)

Numéro d'anonymat  
Cadré réservé à  
l'administration



PARTIE  
A  
LAISSER EN BLANC  
ET  
A  
RABATTRE

Humecter, rabattre et coller la partie gommée.  
OBLIGATOIRE POUR GARANTIR VOTRE ANONYMAT

### Question 1:

Commune de Techniville

le 15/04/2021

Rapport destiné à Monsieur le  
Directeur des Services Techniques

Objet: solutions d'aménagements pour apaiser la circulation  
et sécuriser les déplacements des piétons et des vélos.

Aménager les espaces urbains afin de renforcer la sécurité de tous les usagers est un enjeu essentiel. Pour cela le facteur le plus important est celui de la réduction de la vitesse. Diminuer la vitesse permet de baisser la distance de freinage des véhicules, d'augmenter le champ de vision des conducteurs et également de minimiser l'impact en cas de choc inévitable.

Dans un premier temps, nous verrons les différents aménagements possibles pour créer des zones de circulation apaisées dans des zones stratégiques de la ville (écoles, rue commerçantes...) puis nous traiterons les aménagements envisageables pour les grands axes et entrées d'agglomération.

## I Aménagement de zones à circulation apaisée

### 1) Zones 30

Les zones 30 correspondent à des espaces publics où la limitation de vitesse maximale est à 30 km/h. Dans ces zones les piétons n'ont pas la priorité et doivent utiliser les trottoirs pour se déplacer. Cependant cette diminution de vitesse rend les déplacements plus faciles et plus sûrs pour les piétons mais également pour les cyclistes qui cohabitent plus facilement avec les véhicules motorisés sur la chaussée. Cet aménagement est compatible avec le abords d'une école ou encore d'une rue commerçante.

### 2) Zones de rencontre

Dans les zones dites de rencontre, la priorité est donnée aux piétons et la vitesse y est limitée à 20 km/h. Les piétons peuvent se déplacer sur toute la largeur de la voirie et les cyclistes ont le droit de circuler à double sens même dans les rues à sens unique pour les véhicules motorisés. L'objectif de ces zones est de favoriser les activités urbaines

dans pour autant interdire le trafic motorisé. Cela permet une cohabitation de tous les modes de déplacement.

Ces zones sont également adaptées pour un aménagement près des écoles et dans les rues commerçantes ou encore à proximité des lieux de correspondances (gare, aire de cohabitation...)-

### 3) Aires piétonnes

Dans les aires piétonnes, les piétons sont prioritaires devant tous les autres usages (sauf les tramways). Les véhicules motorisés y sont interdits sauf autorisation exceptionnelle et le stationnement est interdit. Les cyclistes sont autorisés à circuler dans ces zones mais doivent la priorité aux piétons.

Ces zones peuvent être aménagées à proximité d'un monument historique ou afin de créer une place desservant par exemple des services de proximité ou des commerces.

### 4) Dispositifs mis en œuvre pour diminuer la vitesse.

Pour diminuer la vitesse dans ces différentes zones plusieurs aménagements sont possibles.

Tout d'abord il faut bien signaler l'entrée dans une zone à vitesse réduite par de la signalisation adaptée (panneaux et marquages au sol). Ensuite, il faut adapter la taille et les revêtements de sol utilisés selon les zones. Par exemple pour favoriser la diminution de la vitesse dans une zone 30, il faut privilégier des trottoirs les plus larges possibles et donc une chaussée la plus étroite possible réglementairement. Cela peut également participer à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Pour une aire piétonne, il est recommandé de changer de matériau pour le sol, par exemple des pavés et d'implanter du mobilier urbain (bancs, plantations...)

FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE  
INTERREGION EST

Intitulé du concours  
ou de l'examen :

Technicien principal de 2<sup>de</sup> classe

CONCOURS  (1) Interne  (1)

Externe  (1)

EXAMEN  (1) Troisième concours  (1)

(1) Cocher la case correspondante

ouvert le 15/04/2021 à Vandœuvre

à 8h30

Epreuve de Etude de cas

Spécialité et/ou option : Réseaux, voirie et infrastructures  
(le cas échéant uniquement)

Numéro d'anonymat  
Cadr e réservé à  
l'administration



PARTIE  
A  
LAISSER EN BLANC  
ET  
A  
RABATTRE

Humecter, rabattre et coller la partie gommée.  
OBLIGATOIRE POUR GARANTIR VOTRE ANONYMAT

et restaurer une certaine hospitalité dans la ville  
et à favoriser la communication et l'animation urbaine.

Question 3:

Avant d'intervenir à proximité de réseaux, le maître  
d'ouvrage doit établir une déclaration de Travaux (DT)  
auprès des concessionnaires des différents réseaux.  
Ces concessionnaires fourniront alors des plans de  
leurs réseaux. Selon la classe de ces plans fournis (A, B ou C)  
le maître d'ouvrage devra faire réaliser des investigations  
complémentaires afin d'avoir le positionnement le plus  
précis possible des réseaux. Un relevé devra ensuite être  
fait aux concessionnaires qui n'avaient pas de plan en  
classe A. Dans certains cas, le concessionnaire viendra sur place.  
Le maître d'ouvrage devra également demander une <sup>autorisation</sup> ~~autorisation~~  
permission de voirie concessionnaire de la voirie avant d'intervenir.  
Les entreprises devront qu'on a elle, établir des  
Déclarations d'intentions de commencement de travaux (DICT)  
auprès de concessionnaire.  
Elles devront également demander un arrêté au gestionnaire  
de voirie avant de pouvoir commencer leur travaux.  
Toute personne intervenant à proximité des réseaux devra

être titulaire de l'AIPR (Autorisation d'intervention à proximité des Bascas).

#### Question 4:

Pour respecter les règles de sécurité l'entreprise chargée des travaux doit faire une DICT auprès des concessionnaires de travaux et faire une demande d'arrêt au géomètre de la voirie.  
L'entreprise devra mettre en place toute la signalisation et le balisage nécessaire à la mise en sécurité du chantier et des usagers.

Toute personne présente sur le chantier devra porter des équipements de sécurité (EPI: casques, chaussures de sécurité, vêtements fluo...).

Toute personne intervenant à proximité des bascas devra être titulaire de l'AIPR.

Un plan de sécurité devra être réalisé en concertation avec le coordonnateur SPS du chantier.

Les déblais extraits du chantier devront être mis dans une décharge adaptée à la classe de ceux-ci.

Une recherche d'amiante et HAP devra être réalisée préalablement au chantier si celui-ci implique un remaniement de la voirie.

#### Question 2:

Les modifications proposées afin de modifier la vitesse des véhicules et créer un espace de circulation protégé pour les cyclistes sont les suivantes:

- Réduction de la largeur de la chaussée dans les 2 sens à 6m afin de réduire la vitesse.

- 1 seul voie de circulation → suppression de la voie d'injection → diminution de la vitesse et augmentation de la vigilance dans le carrefour.

- Création d'une piste cyclable de chaque côté du bd du général de Gaulle (largeur 2m).

- création d'une zone 30 en présence de commerces restaurant pôle médical et chantier en construction (peut-être subventionné).

Mise en place de plateau ralentisseur à l'entrée de la zone 30 + signalisation.

- Création de stationnement à doubles objectifs: créer du stationnement mais aussi protéger la piste cyclable.

- Différenciation des matériaux pour améliorer la visibilité des espaces.

- Elongement des trottoirs.

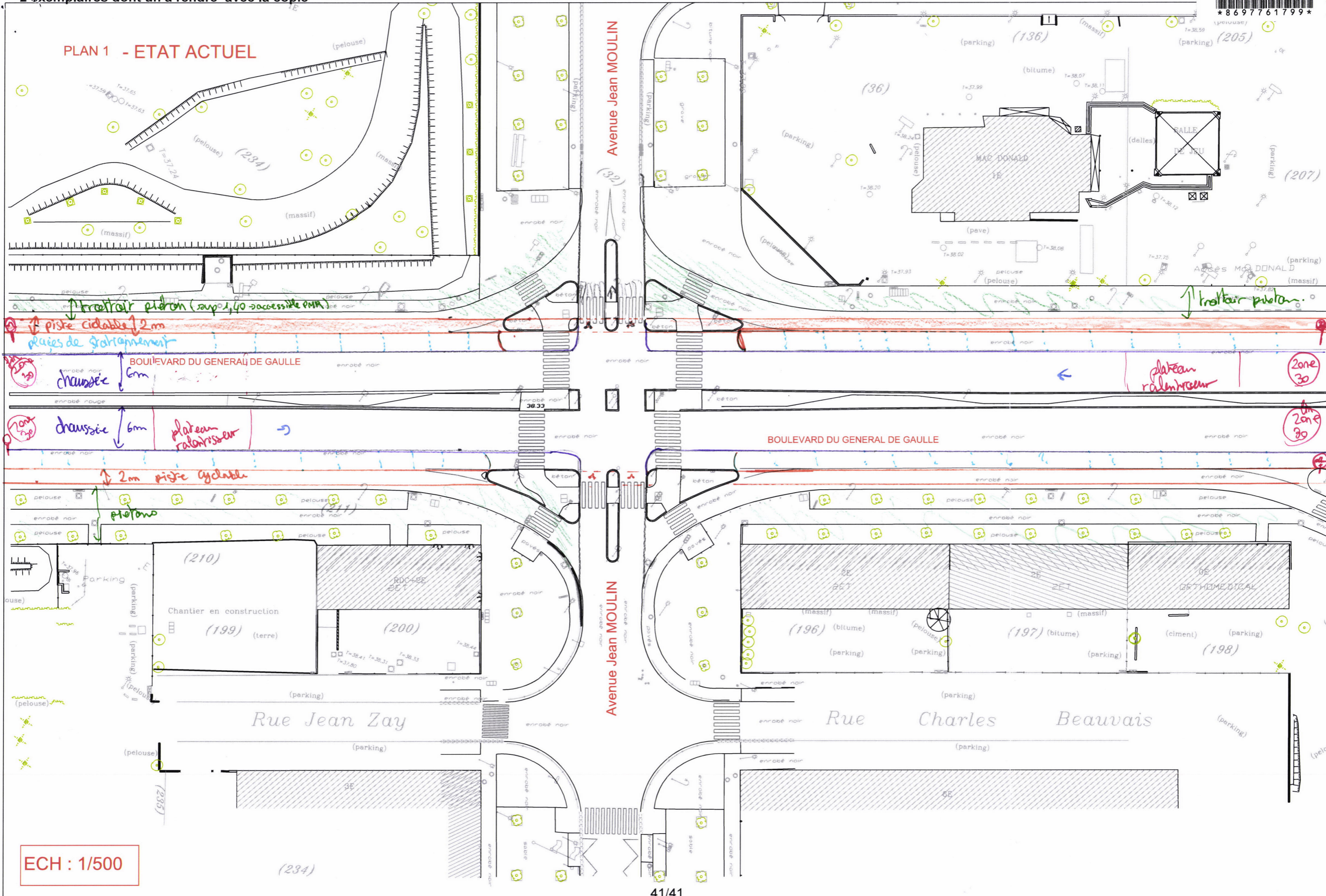
PROFIL EN TRAVERS - 2 exemplaires dont un à rendre avec la copie



37/41



PLAN 1 - ETAT ACTUEL



ECH : 1/500

